

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 217

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato FABRIS

Nuove norme in materia di *autocaravan*

Presentata il 28 aprile 2006

ONOREVOLI COLLEGHI! — La nuova stagione di vacanze è prossima e puntualmente si ripropongono i problemi per i proprietari di *autocaravan* a causa delle varie limitazioni poste dai comuni italiani per quanto riguarda la possibilità di sosta o di parcheggio degli stessi.

Con protervia ed impegno meritevoli di migliori cause, alcune amministrazioni proseguono costantemente una vera e propria « persecuzione » nei confronti delle famiglie che viaggiano in *autocaravan*, mettendo in campo tattiche sempre diverse per eludere le leggi e impedire la circolazione o la sosta di tali veicoli.

In realtà, già dal 1986, il Ministero dei lavori pubblici, ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, chiariva l'ambito di tali limitazioni, stabilendo che i sindaci potevano attivarle riferendosi unicamente all'articolo 4 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (vecchio codice della strada).

In particolare, a pagina 22 della *Gazzetta Ufficiale* n. 17 del 22 gennaio 1986, a proposito della *Disciplina della circolazione stradale nei centri abitati*, il Ministero ricordava: « la sosta dei veicoli va ricompresa nella nozione tecnica ed in quella giuridica di circolazione stradale [...] provvedimenti a carico delle sole *autocaravan* non sono ammissibili [...] e mai dunque in termini puramente discriminatori rispetto ad altri autoveicoli recanti le stesse caratteristiche di peso e/o ingombro »; e nelle *Conclusioni*: — « [...] la possibilità che le autorità competenti emanino autonomi provvedimenti in grado anche di incidere, in certa misura, sulla libera circolazione degli automezzi in questione » può avvenire solo richiamandosi a distinte e specifiche discipline normative e ove si riscontrino l'assoluta necessità di precludere l'accesso agli *autocaravan*, « al contrario in nessun caso potrà procedersi in base a divieti di circolazione e sosta sulle strade, che si possano configurare come effettiva

azione aprioristica di indiscriminata repressione, dato che le *autocaravan* hanno la medesima libertà di circolazione rispetto agli altri autoveicoli di pari ingombro, cui sono perfettamente equiparate ai fini della dinamica della circolazione».

Per eludere tali indicazioni, molte amministrazioni emanavano ordinanze, richiamando in premessa genericamente gli articoli 5, 6, 7 del vecchio codice della strada, senza però riportare i motivi tecnici che avrebbero giustificato il divieto d'accesso al parcheggio alle *autocaravan*. Tuttavia, anche avendo riguardo al vecchio codice della strada, si evince che tali provvedimenti potevano essere emessi solo con ordinanze motivate che possono limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dall'allora Ministro dei lavori pubblici, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente, il Ministro per i problemi delle aree urbane ed il Ministro per i beni culturali e ambientali, nonché per motivi di sicurezza pubblica in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade.

Anche con l'entrata in vigore del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la *ratio legis* non cambia in quanto la discriminazione o la limitazione diretta ad una particolare categoria di veicoli è ammissibile soltanto se richiesta da accertate e motivate esigenze della circolazione stradale (articoli 5, 6, 7 del nuovo codice della strada). Ciononostante, gran parte delle ordinanze emesse dalle pubbliche amministrazioni continuano a riportare motivazioni non idonee a giustificare e sorreggere le relative prescrizioni. In alcuni casi, addirittura, i sindaci hanno addotto giustificazioni per impedire la circolazione delle *autocaravan* che si sono rivelate di una superficialità, genericità ed erroneità addirittura esemplari, in quanto riferivano di problematiche aggiuntive alla circolazione, senza che si fosse deliberato, come

invece previsto dal codice della strada, il PUT (Piano urbano del traffico) per il comune interessato.

In verità, i provvedimenti limitativi della circolazione delle *autocaravan* possono essere ammessi, in astratto, soltanto per comprovate e motivate esigenze di circolazione stradale, per cui un sindaco quando vieta l'accesso ad un parcheggio alle *autocaravan*, consentendolo invece alle autovetture, viola la legge perché non sussiste diversità in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade tra i due autoveicoli. Uno schema estratto dai mensili *Quattroruote* ed *Autocaravan* del gennaio 1997 dimostra come sul mercato esistono autovetture di grossa cilindrata di dimensioni pari, se non addirittura superiori, a quelle di alcune *autocaravan* ed il 4 settembre 1985 il Ministro dei lavori pubblici, rispondendo al riguardo ad un ennesimo quesito posto da un camperista, dichiarava: «... le *autocaravan* sono autoveicoli che non possono essere discriminati per il solo fatto di dare ricovero durante la notte. È chiaro che non sono ammessi divieti discriminatori nei confronti delle *autocaravan*... l'unica strada da conseguire nel caso di contravvenzione è quella di farsi elevare verbale, contestare il provvedimento davanti al pretore competente ed esaminare la possibilità di denunciare i funzionari prepotenti».

Veniamo ora alle pronunce giurisprudenziali in materia di circolazione e sosta di *autocaravan*. Con la sentenza n. 710/80 il tribunale amministrativo regionale della Liguria ha condannato il comune di Sarzana evidenziando, nei motivi della decisione, l'evidente violazione dell'obbligo di motivazione dell'ordinanza con la quale si sosteneva che il sostare dell'*autocaravan* equivale al campeggiare. Il 20 settembre 1982 il tribunale di Sanremo assolveva un camperista dal reato di sosta nel porto di Sanremo perché il fatto non costituiva reato. Il 6 marzo 1985, con sentenza n. 19-20/84/RAC — depositata il 5 giugno 1985, il pretore di Orbetello condannava il sindaco stabilendo che «... il *camper* ed i mezzi

omologhi (*autocaravan*, eccetera) non possono essere disciplinati e considerati come ordinari mezzi con cui viene comunemente praticato il campeggio, per cui ad essi non è applicabile un generico divieto di campeggio». Il 24 febbraio 1988, con sentenze nn. 157 e 158, il tribunale amministrativo regionale della Liguria condannava il sindaco di Sestri Levante al pagamento delle spese e onorari di giudizio stabilendo che «... l'*autocaravan* è un veicolo che, ove utilizzato in ordinarie forme di circolazione stradale (compresa la sosta), va assimilato per caratteristiche alle autovetture ed agli autobus e qualsiasi provvedimento amministrativo che ne discrimini rispetto alla categoria generale le facoltà di circolazione (e sosta) a questa riconosciuta deve essere sorretto da una congrua e specifica motivazione rapportata alle peculiari caratteristiche dei luoghi ed alle peculiari esigenze della circolazione stradale ivi esistenti. Né, d'altra parte, sembra eludibile l'esigenza di una congrua e specifica motivazione anche con riguardo alle residue categorie di veicoli contemplate nell'ordinanza impugnata (*caravan*, carrelli e rimorchi), le quali, sebbene non assimilabili alle autovetture ai sensi della precitata disciplina, fruiscono comunque, in linea generale, di omologhe potenzialità di circolazione e sosta (nei limiti connaturali al normale esercizio del cosiddetto turismo itinerante), limitabili solo in presenza di concrete, specifiche e dimostrate ragioni d'interesse pubblico (fra le quali non sembrano rientrare eventuali scelte politico-amministrative volte a selezionare forme di turismo più o meno gradite e remunerative)».

Un altro pretesto capzioso utilizzato dalle varie amministrazioni comunali è sempre stato quello della violazione dell'igiene pubblica perché occorreva salvaguardare l'immagine e, soprattutto, l'igiene e la sanità pubblica del comune interessato. Tuttavia, con la sentenza depositata il 25 giugno 1982, il pretore di Recanati accoglieva un ricorso contro il comune di Porto Recanati dichiarando che «...i *camper*, muniti di servizi igienici funzionali, in alcun modo possono incidere negativa-

mente sull'igiene del territorio». Così anche il 3 aprile 1994, con la sentenza n. 24/94 – rac. 3374/92 – cron. 603/94 – depositata il 16 marzo 1994, il pretore di Orbetello condannava il sindaco annullando l'ordinanza n. 97 del 20 aprile 1991 e stabilendo che: «... all'*autocaravan* ... non è applicabile il generico divieto di campeggio e di sosta a fine di campeggio ... che si tratta di autoveicoli dotati di servizi igienici tali da non incidere negativamente, in alcuna misura, sulla igiene del territorio». In particolare, il pretore di Orbetello invitava il comune a «servirsi di tali attrezzature, risolvendosi in tal caso il provvedimento nella tutela degli interessi economici dei titolari dei campeggi stessi più che nella tutela delle condizioni igieniche del territorio».

Un ulteriore pretesto capzioso è stato anche quello della cosiddetta «area attrezzata riservata». Al riguardo è utile osservare che, con riferimento a tali aree, l'articolo 7, comma 1, lettera *h*) del nuovo codice della strada è stato introdotto dal nostro legislatore non solo per definire le aree di parcheggio attrezzate, ma anche per consentire a quei pubblici amministratori che desiderano promuovere il turismo e la protezione civile di presentare varianti o piani regolatori completi di tale infrastruttura. Si tratta, quindi, di una norma destinata a promuovere e non ad impedire la circolazione alle *autocaravan* conformemente, peraltro, a quanto stabilito dalla circolare n. 983 del 1985 del Ministero dei lavori pubblici, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 17 del 1986, dove si invita l'amministratore pubblico a non attivare in alcun modo discriminazioni contro le *autocaravan*, a non accumarli alle *caravan (roulotte)* ed a ricordarli con il termine *autocaravan* anziché *camper* o altro.

Ulteriore espediente utilizzato dalle amministrazioni al fine di limitare la circolazione e la sosta delle *autocaravan* è stato anche quello della cosiddetta «sbarra a due metri» per cui i sindaci, al fine di impedire fisicamente la circolazione, come si è detto, delle *autocaravan*, emanano ordinanze per far installare all'in-

gresso di una strada o di un parcheggio una sbarra a 2 metri dal suolo (una barriera fisica che impedisce la circolazione unicamente agli *autocaravan* perché aventi una altezza superiore ai 2 metri). In questi casi l'amministrazione pubblica viola con tutta evidenza il comma 6 dell'articolo 180 del regolamento d'esecuzione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in quanto l'installazione della sbarra metallica posta a metri 2 dal suolo (esatta dizione: dissuasore di sosta) non è accompagnata dall'autorizzazione del Ministero competente, come pure ha violato l'articolo 118 del regolamento d'esecuzione del codice della strada di cui al citato decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 (perché nella strada o parcheggio non sussistono altezze inferiori ai due metri) e, infine, gli articoli 23 e 24 della legge n. 104 del 1992 poiché tale provvedimento limita la circolazione o la sosta a chi utilizza l'*autocaravan* quale indispensabile ausilio protesico. Al riguardo vale la pena ricordare che, in una lettera protocollata 5606, datata 31 dicembre 1996, del Ministero dei lavori pubblici — Ispettorato regionale circolazione e sicurezza stradale di Trento — si legge «... Con la citata nota, il Comando stazione carabinieri di Bezzecca ha anche segnalato la presenza di sbarre limitatrici di sagoma all'imbocco del parcheggio adiacente al cimitero di Pieve di Ledro. L'articolo 185 del codice della strada che disciplina la circolazione e sosta delle *autocaravan* non può essere superato da ordinanza sindacale. Per quanto sopra si diffidano i comuni in indirizzo al rispetto del codice della strada o del regolamento significando che per ogni eventuale danno a persona o cosa provocato agli utenti della strada saranno responsabili sia civilmente che penalmente codeste amministrazioni comunali. In ogni caso di mancato adeguamento al disposto di legge questo Ispettorato pur con rammarico deve evidenziare quanto specificatamente espresso dall'articolo 45 del codice della strada ai commi 2, 3, 4 e 7. Demanda al Comando carabinieri, alla Polizia stradale la verifica

necessaria ed a segnalare l'avvenuto adempimento o le eventuali inadempienze».

Come noto, il nuovo codice della strada disciplina la circolazione, invitando a non discriminare le *autocaravan* rispetto agli altri veicoli, ma alcuni sindaci continuano a vietare la sosta alle *autocaravan*, consentendola solo alle autovetture! Detto comportamento in realtà funziona perché i tempi dei contenziosi sono lunghissimi, nonostante le preclusioni dettate in proposito anche dai giudici delle leggi.

La libertà di circolazione è una conquista dell'umanità garantita dalla nostra Costituzione, e si estende a tutte le forme di circolazione, da quella marittima a quella fluviale, da quella aerea a quella che si svolge sulla strada.

Come tutte le libertà, anche la libertà di circolazione stradale finisce quando si reca danno o restrizione agli altri e, per quanto detto, per libertà di circolazione deve intendersi libertà di far uso legittimo della strada rispettando le restrizioni e le cautele che sono dettate unicamente dalla legge.

Con la presente proposta di legge si intende contribuire allo sviluppo del turismo in generale e di quello itinerante in particolare, attraverso l'introduzione di alcune modifiche al codice della strada che, nel rispetto della filosofia generale del codice stesso, mirano ad agevolare lo sviluppo del turismo in *autocaravan* e a porre rimedio alla mancanza di strutture idonee alla sosta, anche di quella breve, delle *autocaravan* in tutto il territorio nazionale.

Si riportano di seguito alcune considerazioni di carattere tecnico. Innanzitutto si introduce con l'articolo 1 una modifica alle categorie della patente di guida. La normativa vigente prevede che con la patente di categoria B si possano guidare: motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,50 tonnellate e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa com-

plessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,50 tonnellate. Ora si propone la modifica di questi parametri, consentendo a chi possieda la patente B la guida di veicoli sino a 4,25 tonnellate. Di conseguenza, chi consegnerà la patente C potrà guidare autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 4,25 tonnellate, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D e non più di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,50 tonnellate come prevede la normativa vigente. Tale modifica si rende necessaria per le specifiche caratteristiche tecniche delle *autocaravan* che spesso superano il limite di tonnellaggio previsto dalla attuale normativa per la patente B e determinerebbero quindi l'acquisizione anche della patente C.

All'articolo 2 si introducono agevolazioni per i portatori di *handicap* che usufruiscono dell'*autocaravan*. La disposizione di principio (comma 1) sancisce, infatti, che le *autocaravan* siano considerati mezzo privilegiato per il trasporto di soggetti affetti da *handicap*. Attualmente circa il 3-4 per cento dei *caravan* in circolazione sono utilizzati da minorati. Essi ne fanno un uso funzionale alla propria condizione fisica e quindi li utilizzano in particolar modo per gli spostamenti ordinari.

Per questa ragione al comma 2 si introduce un regime fiscale per le *autocaravan* utilizzati da portatori di *handicap* assimilabile a quello previsto per i mezzi di uso precipuo per i minorati (le carrozzine, eccetera) estendendo ad essi le disposizioni fiscali già previste dalla legge 27 dicembre 1997, n. 449. Detta legge prevede all'articolo 8 le seguenti disposizioni a favore dei soggetti portatori di *handicap*:

« 1. Per i soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) non possessori di reddito, la detrazione di cui al comma 1 spetta al possessore di reddito di cui risultano a carico.

2. Le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 9 aprile 1986,

n. 97 (Disposizioni per l'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto con aliquota ridotta dei veicoli adattati ad invalidi) si applicano anche alle cessioni di motoveicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettere b), c) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché di autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c) ed f), dello stesso decreto, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel, anche prodotti in serie, adattati per la locomozione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, alle prestazioni rese da officine per adattare i veicoli, anche non nuovi di fabbrica, ed alle cessioni dei relativi accessori e strumenti montati sui veicoli medesimi effettuate nei confronti dei detti soggetti o dei familiari di cui essi sono fiscalmente a carico. Gli adattamenti eseguiti devono risultare dalla carta di circolazione.

3. Gli atti di natura traslativa o dichiarativa aventi per oggetto i motoveicoli e gli autoveicoli di cui ai commi 1 e 3 sono esenti dal pagamento della imposta erariale di trascrizione, dell'addizionale provinciale all'imposta erariale di trascrizione e dell'imposta di registro.

4. Nel realizzare gli obiettivi di risparmio di spesa di cui all'articolo 35, comma 1, restano salvaguardate le forniture a favore di disabili. Il Ministero della sanità provvede nel termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge alla revisione del nomenclatore tariffario delle protesi.

5. Le regioni e le aziende unità sanitarie locali nella liquidazione e nel pagamento dei loro debiti assegnano la priorità a quelli che riguardano prestazioni o convenzioni per prestazioni a favore dei portatori di *handicap*.

6. Il pagamento della tassa automobilistica erariale e regionale non è dovuto con riferimento ai motoveicoli e agli autoveicoli di cui ai commi 1 e 3 ».

La legge citata, allo stesso articolo 8, comma 1, modificava anche il testo unico

delle imposte sui redditi di cui al decreto legislativo n. 917 del 1986 (TUIR), che prevede all'articolo 15 che si possano detrarre dall'imposta: « c) le spese sanitarie, per la parte che eccede lire 250.000. Dette spese sono costituite esclusivamente dalle spese mediche e di assistenza specifica, diverse da quelle indicate nell'articolo 10, comma 1, lettera b), e dalle spese chirurgiche, per prestazioni specialistiche e per protesi dentarie e sanitarie in genere. Le spese riguardanti i mezzi necessari all'accompagnamento, alla deambulazione, alla locomozione e al sollevamento e per sussidi tecnici e informatici rivolti a facilitare l'autosufficienza e le possibilità di integrazione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, si assumono integralmente. Tra i mezzi necessari per la locomozione dei soggetti indicati nel precedente periodo, con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, si comprendono i motoveicoli e gli autoveicoli di cui, rispettivamente, agli articoli 53, comma 1, lettere b), c) ed f), e 54, comma 1, lettere a), c), f) ed m), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche se prodotti in serie e adattati in funzione delle suddette limitazioni permanenti delle capacità motorie. Tra i veicoli adattati alla guida sono compresi anche quelli dotati di solo cambio automatico, purché prescritto dalla commissione medica locale di cui all'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Tra i mezzi necessari per la locomozione dei non vedenti sono compresi i cani guida e gli autoveicoli rispondenti alle caratteristiche da stabilire con decreto del Ministro delle finanze... ».

Gli ultimi periodi della lettera c) del comma 1 dell'articolo 15 del TUIR danno la garanzia della oggettiva difficoltà di abusare delle agevolazioni fiscali ivi previste. Riteniamo pertanto opportuno che anche agli acquisti di *autocaravan* da parte dei soggetti affetti da *handicap* si applichi tale normativa: « La detrazione spetta una sola volta in un periodo di quattro anni, salvo i casi in cui dal Pubblico registro automobilistico risulti che il suddetto veicolo sia stato cancellato da detto registro, e con riferimento a un solo veicolo, nei

limiti della spesa di lire trentacinque milioni o, nei casi in cui risultasse che il suddetto veicolo sia stato rubato e non ritrovato, nei limiti della spesa massima di lire trentacinque milioni da cui va detratto l'eventuale rimborso assicurativo. È consentito, alternativamente, di ripartire la predetta detrazione in quattro quote annuali costanti e di pari importo. La medesima ripartizione della detrazione in quattro quote annuali di pari importo è consentita, con riferimento alle altre spese di cui alla presente lettera, nel caso in cui queste ultime eccedano, complessivamente, il limite di lire 30 milioni annue. Si considerano rimaste a carico del contribuente anche le spese rimborsate per effetto di contributi o premi di assicurazione da lui versati e per i quali non spetta la detrazione d'imposta o che non sono deducibili dal suo reddito complessivo né dai redditi che concorrono a formarlo. Si considerano, altresì, rimaste a carico del contribuente le spese rimborsate per effetto di contributi o premi che, pur essendo versati da altri, concorrono a formare il suo reddito, salvo che il datore di lavoro ne abbia riconosciuto la detrazione in sede di ritenuta ».

Il comma 3 dell'articolo 2 della proposta di legge prevede che si applichino gli stessi criteri di deduzione previsti dal comma 1, lettera a), numero 1, dell'articolo 164 del TUIR: « (Limiti di deduzione delle spese e degli altri componenti negativi relativi a taluni mezzi di trasporto a motore, utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni). 1. Le spese e gli altri componenti negativi relativi ai mezzi di trasporto a motore indicati nel presente articolo, utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, ai fini della determinazione dei relativi redditi sono deducibili secondo i seguenti criteri: a) per l'intero ammontare relativamente: 1) agli aeromobili da turismo, alle navi e imbarcazioni da diporto, alle autovetture ed *autocaravan*, di cui alle lettere a) e m) del comma 1 dell'articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai ciclomotori e motocicli destinati ad essere utilizzati esclu-

sivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa ».

Al comma 4 si prevede, inoltre, che anche la tassa speciale erariale, di pertinenza dei *caravan* e aggiuntiva alla tassa automobilistica erariale (articolo 7, comma 3, del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202), non sia dovuta qualora il proprietario risulti riconosciuto quale invalido civile, cieco civile o sordomuto. Al comma 5 si estende la facoltà di cui al comma 4 anche al nucleo familiare dell'invalido civile, cieco civile o sordomuto.

L'articolo 3 tratta delle aree di sosta e dei parcheggi.

Il comma 1 prevede che le amministrazioni comunali provvedano alla individuazione di apposite aree per la sosta e per il rimessaggio delle *autocaravan*, in attuazione di quanto già previsto dal codice della strada e dal regolamento di esecuzione e attuazione. Essendo vigente una disciplina specifica in materia di par-

cheggi, la legge 24 marzo 1989, n. 122, si dispone che le amministrazioni comunali realizzano le aree secondo il dettato di tale normativa.

Il comma 3 ribadisce l'esigenza di realizzare i parcheggi per le *autocaravan* anche all'interno dei centri urbani. Il comma 4 dispone che siano realizzati in zone servite dal trasporto pubblico abilitato al trasporto di handicappati.

L'articolo 4 stabilisce che le amministrazioni comunali non possano disporre limitazioni del traffico per le *autocaravan* e vetture similari.

Si ritiene (articolo 5) che sulla base dei dati relativi all'uso di *autocaravan* da parte di soggetti affetti da *handicap*, gli oneri possano essere quantificati in circa 12 milioni di euro annui come minori entrate conseguenti alle deduzioni e detrazioni previste dalla esposta normativa, da coprire a carico del Fondo speciale di parte corrente iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Modificazioni al decreto legislativo  
30 aprile 1992, n. 285).*

1. Il comma 3 dell'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« 3. La patente di guida, conforme al modello comunitario, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli indicati per le rispettive categorie:

A — Motoveicoli di massa complessiva sino a 1,3 tonnellate;

B — Motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 4,25 tonnellate e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 4,25 tonnellate;

C — Autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 4,25 tonnellate, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D;

D — Autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E — Autoveicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie B, C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati per ciascuna delle precedenti categorie, autoarticolati destinati al trasporto di persone e autosnodati, purché il conducente

sia abilitato alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria D, altri autoarticolati, purché il conducente sia abilitato alla guida degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria C».

ART. 2.

(Agevolazioni per i portatori di handicap).

1. Le *autocaravan* sono considerate, per la propria peculiarità, mezzo privilegiato per il trasporto di soggetti affetti da *handicap*.

2. Le *autocaravan* di proprietà di soggetti affetti da *handicap* usufruiscono delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni.

3. I soggetti di cui al comma 2 possono usufruire delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 164, comma 1, lettera *a*), numero 1, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

4. La tassa speciale erariale annuale di cui all'articolo 7 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202, e successive modificazioni, non è dovuta se il proprietario dell'*autocaravan* è riconosciuto quale invalido civile, cieco civile o sordomuto.

5. La tassa di cui al comma 4 non è altresì dovuta qualora un soggetto riconosciuto invalido civile, cieco civile o sordomuto faccia parte del nucleo familiare del proprietario dell'*autocaravan*.

ART. 3.

(Aree di sosta e parcheggi).

1. I comuni, in sede di regolamentazione dei parcheggi ai sensi dei commi 6, 7, 8 e 9 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, provvedono ad individuare apposite aree per la sosta e per il rimessaggio delle *autocaravan*, in attuazione delle previsioni di cui all'arti-

colo 185 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e dell'articolo 378 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

2. Ai fini di cui al comma 1 i comuni e i privati possono procedere secondo le disposizioni di cui alla legge 24 marzo 1989, n. 122, e successive modificazioni.

3. I comuni, ai sensi del comma 1 individuano altresì parcheggi, di idonea ampiezza, anche all'interno dei centri abitati atti a consentire la sosta anche prolungata delle *autocaravan*.

4. I parcheggi sono realizzati comunque in prossimità di fermate dei mezzi di linea abilitati al trasporto di soggetti portatori di *handicap*.

#### ART. 4.

*(Circolazione delle autocaravan).*

1. I comuni non possono imporre limitazioni alla circolazione delle *autocaravan* diverse da quelle previste per i veicoli di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), categorie M e M1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

#### ART. 5.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge pari a 12 milioni di euro annui, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2006-2008, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2006, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA

€ 0,30



\*15PDL0005420\*